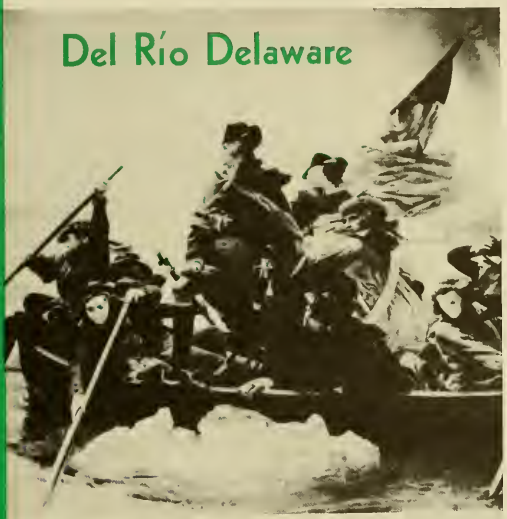
THE PANAMA CANAL REVIEW
EN ESPAÑOL

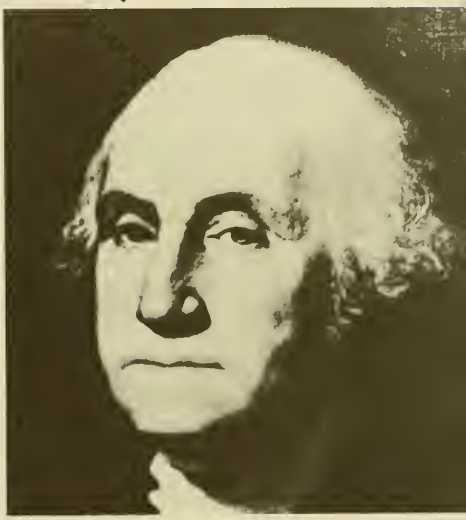
EN ESTE NUMERO

- Los Astronáutas
- ¡Lanchas a la Vista!
- A Medio Camino del Canal
- ¿Quién hizo qué, cuándo?

Fronteras de la Libertad

Del Río Delaware





Jorge Washington
1776

El astronáuta Cooper
1963

Al Espacio Infinito

Vol. 1 — No. 12

Julio 5, 1963

99-1-333-C1

ROBERT J. FLEMING, JR., Gobernador-Presidente
DAVID S. PARKER, Vicegobernador
FRANK A. BALDWIN
Jefe de la Oficina de Información

PANAMA CANAL REVIEW
En Español

JOSEPH CONNOR, Encargado de Prensa
Directores de Publicaciones:
JULIO E. BRICEÑO y ROBERT D. KERR
Redactores:
TOMAS A. CUPAS, EUNICE RICHARD y TOBI BITTEL

Publicación Oficial del Canal de Panamá
Publicado Mensualmente en Balboa Heights, Z. del C.
Impreso en la Imprenta de Mount Hope, Zona del Canal
Distribuido gratis a todos los empleados del Canal de Panamá
Subscripciones: $1 al año; por envío postal y ediciones anteriores, 10 centavos el ejemplar.
Los Giros Postales, pagaderos a la Compañía del Canal de Panamá, deberán remitirse por correo al Apartado "M", Balboa Heights, Z. del C.
Las Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Z. del C.

"Sostenemos como Verdades Evidentes . . ."

LAS COLONIAS Norteamericanas proclamaron su libertad hace cosa de 190 años. La Declaración de Independencia fue adoptada por el Congreso Continental el 4 de julio de 1776.

La Era del Espacio data de menos de 6 años, pero existe un nexo común entre los patriotas de la Guerra de la Independencia y los astronáutas de hoy: la convicción de que una vida libre es la única digna de ser vivida.

Así como el patriota ganó la libertad la misión del astronáuta es la de ayudar a mantenerla, expandirla, y asegurar que su Patria mantenga un tan acelerado ritmo de progreso que la ponga a salvo de sufrir la suerte de otras que han sido avasalladas.

El espíritu que anima a los astronáutas debe ser igual al que movió a los patriotas, como quedó expresado en el juramento de la Revolución:

Soy solo uno, pero uno;
No puedo hacerlo todo, pero sí algo;
Y lo que puedo hacer, eso debo hacer;
Y lo que debo de hacer, por la gracia de Dios,
Lo haré!

El sonido de la libertad puede ser el tañir de la Campana de la Libertad, el grito contra la injusticia o el rugir de las naves espaciales al elevarse.

Las piedras fundamentales son harto conocidas: Libertad de culto sin restricciones sobre "ortodoxia"; libertad de reunión sin restricciones de fatuos funcionarios; libertad de expresión, para discutir abiertamente pero sin abuso ni malicia; libertad de prensa, para salvaguarda de los derechos humanos. Se han añadido metas para la libertad de privaciones y la de libertad del miedo.

Ganada a grande costa, la libertad se escabulle si no se vigila. La libertad ha sido un rifle en la mano contra toda agresión; una cosecha pacífica; el tenue resplandor de un cirio sin la explosión de la metralla ni el estallido de la bomba. La libertad es un don que ningún hombre puede donar, un sistema de vida por el cual muchos han rendido la suya.

EN NUESTRA PORTADA, con las fotografías de George Washington y el astronáuta Gordon Cooper, aparecen dos escenas famosas. Una es un detalle del famoso cuadro de Emanuel Leutze del cruce del Río Delaware por Washington y sus tropas del 25 al 26 de diciembre de 1776, durante la guerra de independencia de las colonias norteamericanas. El óleo cuelga ahora en el Museo Metropolitano de Nueva York. La otra es una vista del lanzamiento de Cooper desde Cabo Cañaveral el 15 de mayo. Los Estados Unidos han colocado más de 100 naves con o sin tripulantes, en el espacio.

Para mayor información sobre los astronáutas, vea las páginas 9 a 16. Y, volviendo a la tierra, en esta edición usted también puede aprender algo sobre lanchas, sobre el más grande centro de investigaciones de la Zona del Canal (fuera del Personal), y sobre el punto medio en el Canal—y ambos extremos.

INDICE

4 de Julio 3
Punto Medio en el Canal 4
Lanchas a la Vista 6
Efectuó Cambios 8
Astronáutas 9
Motores "Ilotas" 17
¿Quién hizo qué y cuándo? 18
Historia del Canal, Jubilaciones 20
Aniversarios 21
Ascensos y Traslados 22
Navegación 24

Gift of the Panama Canal Museum

EL 4 DE JULIO

A Traves de de los años

En el Istmo

Vista captada el 4 de julio de 1915 desde el edificio de la Administración, viendo hacia el Oeste.

El malogrado Presidente José A. Remón, de Panamá, acompañado del a la sazón Presidente de la Sociedad Americana de Panamá, señor Joseph Harrington, sonríen complacidos al escuchar la música de Lucho Azcárraga durante la celebración del 4 de julio de 1954 en fiesta ofrecida por la Sociedad Americana en el Club Unión de Panamá.

En términos de navegación el buque cisterna Vivipara aún está entrando al Canal a pesar de que está casi completando su tránsito hacia el Pacífico, hallándose a la entrada norte de las Esclusas de Pedro Miguel. Hasta aquí las boyas rojas han estado a estribor de la nave y las negras a babor, pero en adelante cambiarán de lado.

EN MEDIO DEL CANAL

← Navegando, por aquí

Las Señales de Navegación se Cambian, Pero no se Confundan

LAS NAVES que transitan el Canal de Panamá, rumbo al sur, todavía están "entrando" hacia el Canal, en términos de navegación—aún 14½ millas *después* de haber cruzado el medio camino. Las naves rumbo norte, en cambio, empiezan a "abandonar" el Canal 14½ millas *antes* de salir del centro de la ruta interoceánica.

En términos de navegación el "centro" del Canal, longitudinalmente, está al extremo norte de las Esclusas de Pedro Miguel, a 39 millas del Atlántico y solo a 12.2 millas del Pacífico.

Geográficamente el "centro" queda en la Estación 1350 más 28.75, un punto a ¼ de milla al oeste del Darién, como a 5½ millas al oeste de Gamboa y 25.6 millas de las aguas profundas tanto del Atlántico cuanto del Pacífico.

Todas las boyas y faros del Canal están pintados y numerados, de suerte que al entrar al Canal en Colón y extendiéndose al sur hacia las Esclusas de Pedro Miguel, boyas y faros rojos lucen números pares y quedan a estribor en tanto que las boyas y faros negros con números nones quedan a babor y de noche lucen blancos.

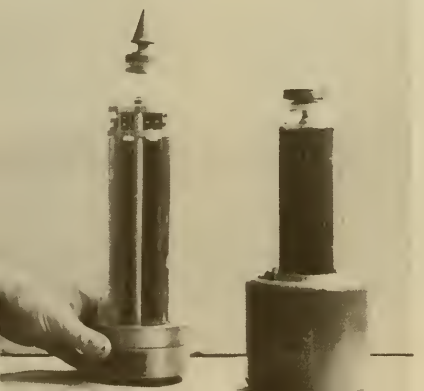
(Una boya es una marca flotante anclada al fondo; un faro es una señal fija ora en tierra o flotante.)

Al entrar al Canal a la altura de la Isla de Naos (en el Pacífico) y proyectándose al norte hacia las Esclusas de Pedro Miguel, boyas y faros rojos con numeración par (y luz roja) quedan a estribor y las boyas y faros negros (de luz blanca) están a babor.

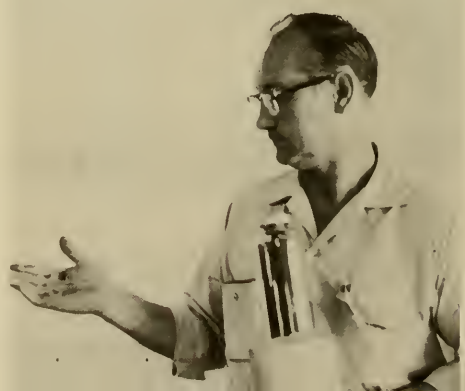
Obviamente llegará el punto en el cual se trueque esto, alterándose la ubicación cromática. De otra suerte las naves que transitasen en una dirección encontrarían las facilidades a la navegación ubicados en la posición corriente en tanto que las que navegasen en sentido inverso las hallarían al revés; en otros términos unos buques estarían técnicamente "entrando" durante todo el trayecto y los otros "saliendo" todo el curso.

Inicialmente se proyectaba efectuar el cambio de colores en las Esclusas de

A la derecha vemos un conmutador solar, que opera bajo el principio de expansión y contracción de un cilindro sensitivo a la luz pero no a cambios térmicos. A la izquierda vemos uno de los conmutadores solares similar a los usados en 1915 que funciona bajo los mismos principios.



Arnold S. Hudgins, primer capataz de la Sección de Ayuda a la Navegación, compara un conmutador solar antiguo (derecha) con el nuevo tipo de celda fotoeléctrica que descansa en la palma de su mano. El de tipo antiguo funciona por la expansión y contracción de un cilindro afectado por la absorción de rayos de luz pero no por cambios térmicos.



Geográficamente, aquí

Miraflores, pero es en las de Pedro Miguel donde esto ocurre.

Las boyas y faros están situados parejamente como a 3,000 pies de distancia y son parte de más de 2,000 señales de navegación de las cuales se responsabiliza a la Sección de Facilidades a la Navegación de la División de Dragados. A más de estas señales están incluidas marcas de distancias, luces, rompeolas, entradas, bancos y sitios para desperdicios, torres de luces que se extienden 300 millar mar afuera en el Caribe y 200 millas en la Bahía de Panamá.

Como 1,500 de estas señales son eléctricas, tomando corriente de la costa, 82 emplean gas acetileno, 72 usan acumuladores y hay, además, 387 "ciegas" o sin iluminación. De estas, 226 indican canales de navegación para pequeñas embarcaciones lacustres en el Lago Gatún, usualmente utilizadas por labriegos panameños.

Un itinerario periódico de revisión de las boyas es mantenido: cada 18 meses para las marinas y cada 5 años para las que están en agua dulce.

Cincuenta boyas de gas han sido convertidas en boyas eléctricas bajo un programa iniciado en el año fiscal de 1960 y que se propone transformar en esta guisa 82 boyas de gas.

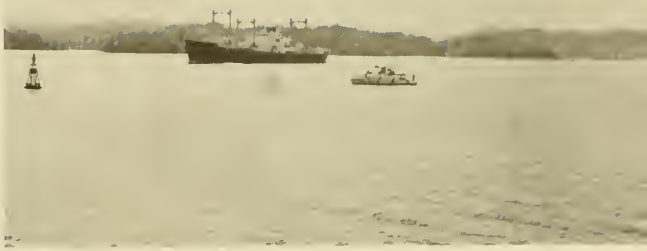
Las señales de navegación eléctricas no son visualmente más eficaces que las de gas, pero sí más económicas de operar. Las boyas de gas tienen cuatro cilindros de 180 pies cúbicos de gas comprimido cada uno que requieren ser recargados cada 3 meses y—caso de estar equipadas con válvulas solares—cada 4 meses.

Los acumuladores eléctricos ocupan el mismo espacio y proveen de suficiente energía durante todo un año, reduciendo la necesidad de mantenimiento y horas-hombre en dos o tres viajes anuales.

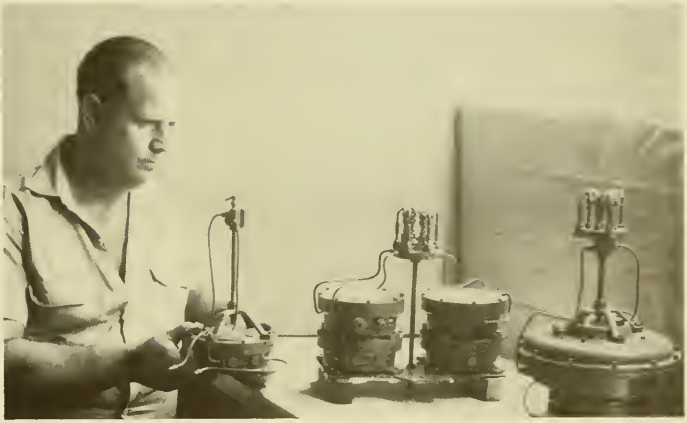
Las boyas eléctricas tienen un farol de 1,000 horas de duración que cuesta $1.25 y están equipadas de forma que si el uno se funde, otro farol se enciende automáticamente. Al final del año usualmente quedan en la boya uno o dos faroles servibles.

A medida que los faros de soportes de madera llegan al punto de requerir ser cambiados, se les reemplaza por tubos de acero de 12 pulgadas. Donde el fondo es de lama, arena o arcilla se les soterra a la profundidad conveniente. Donde el fondo es rocoso el canto infe-

(*Pasa a la página* 23)



Geográficamente esta es la mitad del camino a través de la ruta interoceánica. La vista fue tomada desde el rancho San Pablo viendo hacia el este como a 5½ millas de Gamboa. La nave grande es el carguero chino Haishang y la pequeña la lancha Shad que "barre" el Canal con dispositivos electrónicos para limpiarlo de obstáculos a la navegación.



Roy R. Shuey, primer mecánico, aparece con (izquierda a derecha) luz de quemador sencillo y un doble señalador intermitente de múltiples quemadores. El quemador simple es para un fanal constante de luz, la unidad de doble señal intermitente para instalaciones marinas con dos características en una sola linterna. El señalador con quemadores múltiples provee una luz más brillante que el sencillo.

Julio Collazos, electricista, aparece con acumuladores eléctricos re-cargados que van a ser colocados en boyas y faros. Cada carga dura de 1 año a 14 meses y algunos de los acumuladores duran hasta 16 años.

Carlos H. Herrera, capataz en el Taller de Reparaciones de Lanchas en Gamboa quien trabaja con el Canal de Panamá desde 1943, aparece mientras está moldeando el Lark, lancha de 50 pies que se construye allí. De oficio carpintero, Herrera ha trabajado en el despacho del Capitán de Puerto y talleres de la División Industrial en Balboa. Es experto en construcción de botes.

LANCHAS A LA VISTA

Nuevas armazones por viejos moldes son colocadas en la lancha Skate por el carpintero panameño Cristóbal Joseph, quien lleva 15 años de experiencia con la Armada norteamericana y el Canal de Panamá. Actualmente aprende construcción de naves y su reparación.

CUARENTA Y UN empleados de la División Industrial—la mayoría de ellos panameños, han estado trabajando como miembros de una nueva unidad del Canal de Panamá y aprendiendo nuevos oficios que los convertirán en miembros más útiles del gremio obrero local.

Algunos de ellos han sido reclutados de otras unidades y divisiones del Canal de Panamá y otros han sido contratados en Panamá, pero todos son ahora parte del relativamente nuevo Taller de Lanchas de Gamboa, el cual ha sido establecido en Gamboa como parte de la División Industrial del Canal de Panamá.

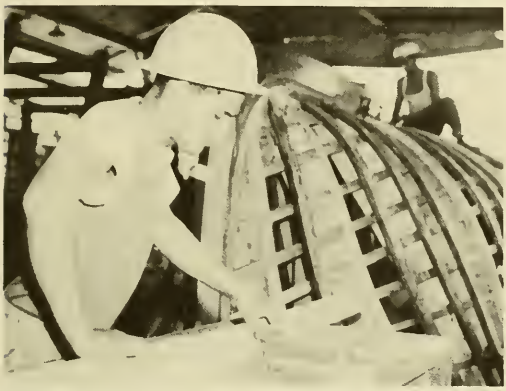
La nueva unidad fue organizada en abril de 1960 y cambiada del área de la División Industrial en Cristóbal al patio de la División de Dragas en Gamboa. Algunos de los hombres tenían ya experiencia en la construcción y reparación de lanchas y otros tenían oficios que estaban relacionados con su nuevo trabajo. Su trabajo consiste en mantener, reparar y construir equipo pequeño flotante para el Canal de Panamá.

Ellos tomaron parte recientemente en una ceremonia en el Desembarcadero de Gamboa y presenciaron con orgullo el traslado oficial a la División de Nave-

(*Pasa a la página 22*)

Realizar el trabajo de precisión que Omar Martínez acomete en el cuadrante de la lancha Anayansi requiere buen adiestramiento, Martínez lleva solamente 6 meses de trabajar con la organización en el Taller de Reparación de Lanchas de la División Industrial y cada día aprende algo nuevo, a pesar de que tiene años de experiencia en la reparación y construcción de botes.

Raspar la pintura es función que también realiza el Taller de Reparaciones de Lanchas. Aquí vemos al veterano James Miller trabajando en la Oriole, lancha de Balboa sometida a extensas reparaciones en Gamboa.

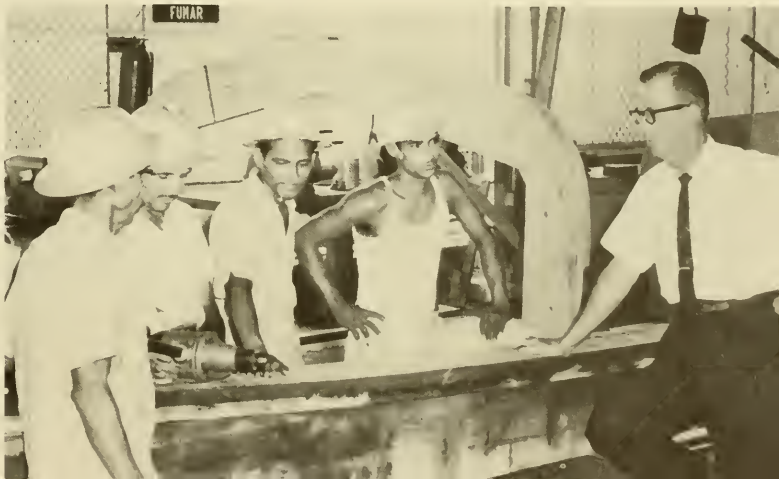


Esa embarcación boca abajo es la futura lancha de transportar correo y carga, U.S. Tarpón. En primer plano aparece el panameño Napoleón Myta, quien corta la armazón que será doblada a lo largo durante la obra de construcción. Myta lleva 6 meses de trabajar con el Canal de Panamá y adquirió experiencia en la construcción de embarcaciones en Panamá, aprendiendo otras técnicas ahora.

Harold Ranger, a la derecha, está en su tercer año en la construcción de naves y trabaja con su ayudante George Phillips, quien tiene 22 años de trabajar con el Canal de Panamá. Ranger, egresado de las escuelas de la Zona del Canal, aprende su oficio en la División Industrial; Phillips es un veterano trasladado de la División de Dragado al Taller de Reparación de Lanchas de Gamboa.

Calcando en cartón la forma de la lancha Oriole aparece Joshua E. Lowe, quien aprendió a reparar barcos durante los 16 años que estuvo en la Armada de los Estados Unidos. Trabaja con el Canal de Panamá desde hace 2 años y se está constituyendo en experto en toda suerte de reparaciones de naves pequeñas.

William J. Kilgallen, especialista en clasificación de cargos de la Dirección de Personal, aparece entrevistando a un grupo de empleados, entre ellos (de izquierda a derecha) Carlos H. Herrera, capataz; Dimas Cornejo, Francisco Martínez y Napoleón Myta, quienes prestan servicios en la construcción de la lancha U.S. Tarpón para la División de Navegación.



Miembros de la Dirección de Marina aparecen aquí con el Capitán Richard G. Jack, director de esa dependencia. De izquierda a derecha: Mrs. Ethel Brown, estadísticas; Walter A. Dryja, ayudante del Director; el Capitán Jack; Mrs. Joan C. Fitzgerald, secretaria; y Peter N. Riley, quien funge como funcionario administrativo durante la ausencia de Charles T. Jackson, Jr.

El Efectuó Cambios

EL DIRECTOR de Marina Capitán Richard G. Jack, persona que hizo sentir sus opiniones en la organización del Canal durante los últimos 2½ años, abandonará el Istmo este mes para asumir sus nuevas responsabilidades como Comandante de la Base Naval de Recepción en Brooklyn, Nueva York.

Al abandonar el Istmo, pien podría el Capitán Jack ufanarse de muchas mejoras realizadas durante su permanencia aquí, tales como:

Un nuevo plan que redujo las horas de trabajo de los pasabarcos, les aumentó la paga y mejoró sus condiciones de trabajo. (Ahora reciben uniformes suministrados por el Canal y su salario medio ha sido aumentado en como $10 a la semana.)

Establecimiento de los cargos de Capitanes de Puerto de Carrera en ambos litorales del Istmo y nombramiento de empleados civiles en esos puestos, siendo ello la primera vez en la historia del Canal que tal cosa se hace. (Hasta hace 2 meses los Capitanes de Puerto eran oficiales de la Armada norteamericana.)

Continuada reducción del tiempo medio que tienen que permanecer en agua de la Zona del Canal las naves que se disponen a cruzarlo. El promedio en el año fiscal 1962 era de 15.5 horas comparados con 21.3 horas en 1959. (En declaratoria rendida recientemente en el Congreso el Gobernador Fleming dijo respecto a esto: "Opino que los empleados directa o indirectamente encargados del tránsito de naves merecen ser elogiados por la mejora en la ejecución de su tarea.")

Operación del Canal durante las 24 horas del día en base permanente por primera vez desde su apertura el 15 de agosto de 1914. (En este cambio se espera que resulte en aún otra reducción del tiempo medio que deben permanecer en aguas del Canal las naves que lo transitan.)

La modificación de ciertas partes de las esclusas para acomodar naves mayores a las que antes eran posible. (Algunos parapetos cercanos al fondo de las paredes de las cámaras de las Esclusas de Pedro Miguel fueron desencajados para remover el obstáculo que representaban al paso de la quilla de naves grandes.)

Una declaratoria definitiva sobre las dimensiones máximas de los buques que son aceptables para transitar el Canal lo que, por otro lado, define las limitaciones físicas de la vía interoceánica. (Se fijó la limitación en cuanto a desplazamiento en 36½ pies cuando el nivel del Lago Gatún llega a 85 pies.)

Establecer que es permisible que el nivel del Lago Gatún alcance los 87½ pies a fin de permitir el tránsito seguro a naves de gran calado. El lago registró su nivel más alto de 87.6 pies en enero. (Cada pie adicional de desplazamiento permitido a un barco puede significar hasta $10,000 más de entrada para los armadores.)

Aun los más severos críticos del Capitán Jack tienen que reconocerle su empuje y energía dinámica hacia los objetivos que se fija a sí mismo o para el Canal.

Un colega comentaba hace poco: El Capitán Jack está decidido a que se utilice el Canal a la medida de su capacidad. Se empeña en determinar cuáles son esos límites y cómo se les puede aumentar en lo posible. En el proceso, creo que ha probado ser uno de los mejores cerebros en la organización del Canal."

Esa determinación, dejada en claro desde el principio, continuó durante toda la encumbencia del Capitán Jack. Cuando descubrió que el fondo del Canal se elevaba lentamente en algunos sitios—reduciendo así la profundidad disponible para el tránsito marítimo puso en operación un programa sostenido de dragado de esos sitios, manteniendo una vigilancia personal asidua sobre el progreso de ese programa.

El Capitán Jack insiste en mantener que las mejoras realizadas—y otras que se planean—"son ejecutorias de la Marina y no mías."

"También otros, ajenos a la Dirección de Marina, han contribuido a hacerlas posibles," añade el Capitán Jack.

Esta actitud tipifica a su persona. No se trata de un derroche de modestia, ajeno a su personalidad, parca, igualmente, en alabanzas, excepto donde son claramente merecidas. Pero su orgullo en el personal de la Dirección de Marina ha quedado repetidamente demostrado.

"Es una buena organización," dice, "cuenta con cientos de empleados excelentes, conscientes de sus obligaciones, y competentes para descargarlas, quienes operan el Canal con suave eficiencia. He encontrado magnífica cooperación a todo lo largo en aquello que he procurado hacer."

Las metas logradas no han sido fáciles. Se han tomado muchos riesgos, así como prestando su apoyo sostenido a

(*Pasa a la página 23*)

Neil A. Armstrong, de 32 años de edad, nació en Wapakoneta, Ohio; mide 5′ 11″ y pesa 165 libras; pelirrubio y de ojos azules. Es hijo de los esposos Sterber Armstrong, de Wapakoneta y está casado con Janet Elizabeth Shearon, de Chicago, Illinois; tienen un hijo, Eric de 5 años. Su último cargo fue como piloto de pruebas de la NASA en el programa de X-15 en la Base Aérea de Edwards, California.

LOS ASTRONAUTAS

Del biombo y la honda a la edad de artefactos electrónicos y naves espaciales media un gran trecho, pero esa transición es familiar al astronáuta John Glenn. Las primitivas armas vienen a pelo en la lucha por la supervivencia en la manigua. La Administración Nacional de Aeronáutica y Espacial envió el mes pasado a 16 astronáutas a la base aérea de Albrook para que se familiarizaran con métodos de sobrevivir en esas condiciones en el trópico.

Frank Borman, 34, nació en Gary, Indiana. Mide 5′ 10″, pesa 163 libras, es rubio y de ojos azules. Sus padres son de Phoenix, Arizona; él es casado con Susan Bugbee, de Tucson, Arizona y tienen dos hijos, Frederick, de 11 años y Edwin, de 9. Su último cargo como Mayor de la Fuerza Aérea fue el de Instructor de pilotos en la Escuela Aeroespacial de la Base Aérea de Edwards, California.

M. Scott Carpenter, 38, nació en Boulder, Colorado. Mide 5′ 10½″ y pesa 155 libras; tiene ojos verdes y cabello castaño. Casado con Rene Louise Price, de Clinton, Iowa, tienen 4 hijos: Mark Scott, Royn Jay, Kristen Klaine, and Candace Noxon. Tiene el rango de Teniente Comandante en la Armada. Fue piloto en el viaje orbital Mercury-Atlas del 24 de mayo de 1962, completando tres órbitas con éxito.

Los astronáutas aprendieron primero en las aulas antes de irse, en parejas, a la selva para probar sus habilidades. En la vista el instructor H. Morgan Smith enseña cómo identificar a una especie de la fauna acuática.

John Herschel Glenn, Jr., 41 años, nativo de Cambridge, Ohio. Mide 5′ 10½″; pesa 168 libras, tiene ojos verdes y es pelirrojo. Hijo de los esposos John H. Glenn, de New Concord, Ohio. Casado con Anna Margaret Castor, tienen dos hijos, John David y Carolyn Ann. Teniente-Coronel del Cuerpo de Infantería de Marina, ostenta condecoraciones como la Distinguishes Flying Cross que ganó 5 veces y la Medalla Aérea con 18 racimos. Realizó viaje orbital el 20 de febrero de 1962 con tres órbitas en un Mercury-Atlas 6.

Charles Conrad, Jr., de 32 años, nacido en Filadelfia, Pennsylvania. Mide 5′ 6½″ y pesa 138 libras; es rubio de ojos azules. Hijo de Charles Conrad, de Sarasota, Florida, y Mrs. Frances V. Sargent, de Haverford, Pennsylvania, está casado con Jane DuBose, de San Antonio, Texas y tienen cuatro hijos: Pete, de 8 años; Thomas, de 6; Andrew, de 4 y Christopher de 2. Tiene el rango de Teniente en la Armada y su última posición fue la de Oficial de Seguridad de la Escuadrilla Aérea 96.

El astronáuta James Lovell cara a cara con una enorme boa que es una de las serpientes con que se tropieza en la selva tropical.

Leroy Gordon Cooper, 36 años, nacido en Shawnee, Oklahoma; mide 5′ 9″ y pesa 150 libras; tiene ojos azules y cabello castaño. Su madre, Mrs. Leroy G. Cooper, reside en Carbondale, Colorado. Su padre murió en 1960, siendo coronel de la Fuerza Aérea. Cooper es casado con Trudy Olson, de Seattle, Washington. Tienen dos hijas, Camala K. y Juanita L. Mayor de la Fuerza Aérea, Cooper completó 22 órbitas el 16 de mayo pasado, cubriendo 575,000 millas de vuelo o sea, más que suficiente para un viaje redondo a la luna.

Virgil Ivan Grissom, de 37 años, nació en Mitchell, Indiana; mide 5′ 7″ y pesa 150 libras; tiene ojos pardos y cabello castaño. Sus padres, los esposos Dennis D. Grissom, residentes en Mitchell. Casado con Betty L. Moore, tienen dos hijos: Scott y Mark. Grissom es Mayor de la Fuerza Aérea y ostenta tanto la Medalla Aérea cuanto la Distinguished Flying Cross. Hizo viaje sub-orbital el 21 de julio de 1961.

ESCUELA DE SUPERVIVENCIA

LA TRIPULACION de aeronaves del Comando Sureño de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos como asunto de rutina, vuela sobre áreas de las más agrestes del mundo; sus pautas aéreas los conducen sobre enconados picos, a través de extensos lagos y torrentes, densos bosques tropicales y áridos páramos.

Las misiones que cumplen siempre ofrecen la posibilidad de poder quedar el aviador, solo y desamparado, en yermos sitios, abocado a problemas de la supervivencia.

Para enseñarles métodos de sobrevivir bajo diversas circunstancias adversas, la Fuerza Aérea de los Estados Unidos opera la Escuela de Supervivencia Tropical en la Base Aérea de Albrook, Zona del Canal.

En ese establecimiento, dirigido por un veterano antropólogo, el curso de 5 días se inicia con procedimientos de aterrizaje o amarizaje forzado, saltos en paracaídas y empleo del equipo de salvamento que cada avión lleva consigo, desde salvavidas hasta balsas, y desde linternas sordas hasta espejitos para señales.

Los estudiantes pasan luego a aprender técnicas para sobrevivir, familiarizándose con vida animal y vegetal, tanto ponzoñosa cuanto alimenticia; cómo construir cobertizos o albergues empleando productos naturales; técnica de medicina para sobrevivir y cómo lidiar con los habitantes de tierras primitivas y subdesarrolladas de ciertas regiones de Latinoamérica. Un pequeño zoológico sirve para conocer la fauna de esas regiones.

Una vez que el estudiante ha aprendido a cómo sobrevivir, luego del aterrizaje forzado, se le enseña cómo viajar sobre cualquier tipo de terreno, ya fueren planicies, bosques, selva, manglares, desiertos o pantanos, de suerte que pueda volver a centros civilizados, caso de que no logren hallarlo las cuadrillas de rescate.

El curso culmina con ejercicios en "condiciones ambientales" de modo que cada estudiante pueda poner en práctica las técnicas que se le han enseñado en las clases; construir trampas y albergues, balsas y hamacas y trasladarse de un punto geográfico a otro.

La graduación halla al estudiante preparado para sobrevivir ya fuere en la selva amazónica, en los caudalosos ríos o en las gélidas regiones de la altiplanicie.

James A. Lovell, Jr., de 34 años, es nacido en Cleveland, Ohio; mide 5′ 11″ y pesa 165 libras; es rubio y de ojos azules. Es hijo de Mrs. Blanch Lovell, de Edgewater Beach, Florida. Casado con Marilyn Lillie Gerlach, de Milwaukee, Wisconsin, tienen tres hijos: Bárbara Lynn, de 9 años; James Arthur de 7 y Susan Kay de 4. Lovell tiene el rango de Teniente Comandante en la Armada; su último cargo fue instructor de vuelo y oficial de seguridad del VF 101 en la estación Aéreo-Naval de Oceana, Virginia.

James A. McDevitt, de 33 años, nació en Chicago, Illinois; hijo de los esposos James McDevitt, de Jackson, Michigan. Mide 5′ 11″ y pesa 155 libras; tiene pelo castaño y ojos azules. Casado con Patricia Ann Haas, de Cleveland, Ohio, tienen tres hijos: Michael de 5 años, Ann Lynn de 4, y Patric W. de 2. Capitán de la Fuerza Aérea, su última posición fue oficial de prueba en vuelos experimentales en la Base Aérea de Edwards, California.

El astronáuta Walter Schirra prueba el puerco de monte asado al aire libre en un claro de la selva.

Walter Marty Schirra, Jr., de 40 años, nació en Hackensack, Nueva Jersey; mide 5′ 10″ y pesa 170 libras; cabello castaño y ojos pardos. Sus padres son los esposos Walter M. Schirra, de Honolulú, Hawaii, donde él es ingeniero civil de la Fuerza Aérea. Casado con Josephine C. Fraser, de Seattle, Washington, tienen dos hijos, Walter III y Suzanne. Schirra es Comandante de la Armada. Completó vuelo espacial de 6 órbitas el 3 de octubre de 1962. Condecorado con Distinguished Flying Cross y dos Medallas Aéreas.

Elliot M. See, Jr., de 35 años, nació en Dallas, Texas; mide 5′ 8″ y pesa 150 libras; tiene ojos azules y pelo castaño. Casado con Marilyn Jane Denahy, de Georgetown, Ohio, tienen dos hijas, Sally, de 6 años y Carolyn, de 5, así como un hijo, David, de solo 1 año de edad. Su último cargo fue el de piloto experimental de la General Electric Co. en Edwards, California.

Un instructor de la Fuerza Aérea da a probar palmito al astronáuta Edward White.

Alan B. Shepard, Jr., de 39 años de edad, nació en Derry, Nueva Hampshire; mide 5′ 11″ y pesa 160 libras; tiene pelo castaño y ojos azules. Su padre es coronel retirado del ejército y reside con su madre en East Derry. Casado con Louise Brewer, de Kennet Square, Pennsylvania, tienen dos hijas: Juliana y Laura. Shepard tiene el rango de comandante en la Armada. Fue piloto del primer vuelo espacial sub-orbital humano de los Estados Unidos, el 5 de de mayo de 1961.

Donald K. "Deke" Slayton, de 39 años de edad, nació en Sparta, Wisconsin; mide 5′ 10½″ y pesa 160 libras; tiene ojos azules y cabello castaño. Sus padres, los esposos Charles S. Slayton, son de Sparta. Casado con Marjorie Lunney, de Los Angeles, California, tienen un hijo, Kent. Slayton tiene el rango de Mayor de la Fuerza Aérea. Estaba destinado a un vuelo espacial cuando se le reemplazó por Carpenter debido a murmullos en el corazón.

El cosmonáuta Scott Carpenter—en primer plano—se prepara a probar manjares de la dieta selvática tales como venado, puerco de monte, iguana, yuca y plátanos.

Edward H. White, II, nació en San Antonio, Texas. Mide 5′ 11″ y pesa 171 libras; tiene ojos pardos y cabello castaño. Hijo del Mayor General y Señora de Edward H. White, de St. Petersburgo, Florida, está casado con Patricia Eileen Finegan, de Washington, D.C. Tienen dos hijos, Edward, de 9 años y Bonnie Lynn, de 6. Es Capitán de la Fuerza Aérea y su último cargo consistió en ser piloto experimental de pruebas en la Base Aérea de Wright-Patterson en Ohio.

Thomas P. Stafford, de 32 años, nació en Weatherford, Oklahoma y es hijo de Mrs. Mary Ellen Crabtree. Mide 6 pies de alto y pesa 170 libras; tiene pelo negro y ojos azules. Casado con Faye Laverne Shoemaker, tienen dos hijas, Dianne de 8 años y Karen de 5. Capitán de la Fuerza Aérea, su última misión fue la de piloto de la Escuela de Investigación Aéreo-Espacial de la Base Aérea de Edwards, California.

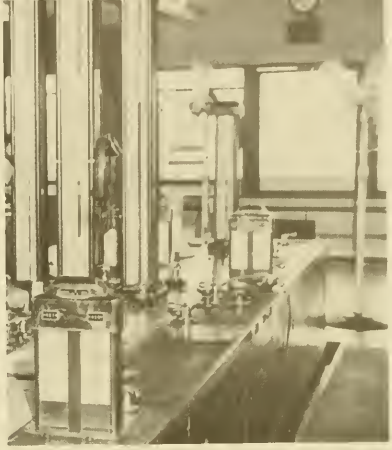
Algunos de los astronáutas tuvieron tiempo para hacer turismo antes de abandonar el Istmo, visitando lugares de interés como las Esclusas de Miraflores. Aquí los vemos con el Guía de la Zona del Canal, Frank Azcárraga (tercero de la izquierda) quien les explica el funcionamiento de las esclusas del Canal.

Vista informal de los astronáutas Neil Armstrong (primer plano) y John Glenn en la Casa de Huéspedes Tívoli. A la izquierda vemos a la señorita Holda Sánchez, una de las Guías de la Zona del Canal que asistieron a la conferencia de prensa ofrecida por los astronáutas.

John W. Young, de 32 años, nació en San Francisco de California; mide 5′ 9″ y pesa 168 libras; pelo castaño y ojos verdes. Hijo de William H. Young, de Orlando, Florida. Casado con Bárbara Vincent White, de Savannah, Georgia; tienen dos hijos Sandra, de 5 años y John, de 3. Su último cargo como Teniente Comandante de la Armada lo fue en la Escuadrilla de Caza 143 en la Base Naval Aérea de San Diego, California.

C. M. Holcomb, capataz, operador de las esclusas, y electricista en las Esclusas de Miraflores, examina uno de los motores que dan impulso a los indicadores que señalan la posición de las compuertas, válvulas y nivel del agua en las cámaras de las esclusas. Los motores ronronean debajo del tablero en la caseta de control de las esclusas.

Motores "Ilotas"



Estos son algunos de los indicadores sobre el tablero que los motores accionan. Un par de válvulas de tallo están representadas por el índice bifacial que aparece en primer plano; líneas horizontales marcan ¼, ½, y ¾ de la apertura. Los instrumentos más grandes señalan el nivel del agua en las distintas cámaras de las esclusas.

De esto...

EL CRECIENTE EMPLEO de los motores eléctricos selsyn (autosincronizadores) puede atribuirse al equipo originalmente instalado en el Canal de Panamá, uno de los primeros, sino el primer empleo importante dado a esos motores. El sistema selsyn del Canal aún está en uso para determinar, a distancia, la posición de las compuertas y otra maquinaria.

Modelos modernos de esos motores selsyn—muchos de ellos verdaderas miniaturas—son empleados en determinar la posición del tren de aterrizaje y aletas de naves aéreas; algunos fabricantes los usan para el control de elevadores. Desde la I Guerra Mundial la Armada los emplea para control del fuego.

El motor selsyn fue inventado en 1908 o 1910 por A. E. Bailey, Jr., para indicar por control remoto el nivel del agua, conforme a datos históricos del Departamento de Motores Especiales de la General Electric Co., y remembranzas de veteranos miembros de ese departamento.

Los motores selsyn se emplean en aquellas máquinas del Canal que pudieran detenerse en puntos intermedios de su movimiento: máquinas empleadas para mover las compuertas, o las válvulas de tallo, o las que indican el nivel del agua en las cámaras de las esclusas.

Un indicador sincrónico completo consiste de un transmisor colocado en la maquinaria fijada en la pared de la esclusa y de un receptor, o "esclavo," situado sobre el tablero de control en la caseta de comando. El transmisor y receptor son idénticos. Desde puntos equidistantes en la cuerda del transmisor parten alambres hacia puntos similares en la cuerda del receptor. Parte del motor del transmisor se mueve y revuelve con la máquina a la cual está fijado. Al girar, la corriente enviada al receptor hace que su parte móvil gire también a la misma posición angular. Esta pieza móvil del receptor, conocida como rotor, está conectada con un indicador o modelo en pequeño de la maquinaria de las esclusas, o algún dispositivo indicador, al que hace funcionar.

Los motores empleados actualmente en estos menesteres son más pequeños que los originalmente usados, los cuales tenían un diámetro de 7¼ de pulgada. Los actuales miden como 5½ pulgadas de diámetro y pesan como la mitad de los originales, los cuales fueron reemplazados al trocarse en 1958 el voltaje de 25 ciclos por 60 ciclos.

En toda la maquinaria utilizada en la casa de control se usan indicadores, a fin de que el operador pueda saber la posición de cada máquina en cualquier momento. En algunas máquinas la operación del motor dura escasos segundos, y la posición es señalada mediante lucecitas rojas o verdes.

Las aseveraciones del Ingeniero Edward M. Hewlett, sobre que él podía hacer funcionar el sistema motivaron que, durante los días de la construcción, se otorgase a la General Electric un contrato para centralizar los controles

a esto...

...para esto

entrelazados para la operación de las esclusas.

Hewlett consultó con el ingeniero de una firma que producía dispositivos de cambiavías entrelazados de ferrocarriles, para obtener propuestas sobre parte del trabajo. Se le respondió que estaba proponiendo algo que "no puede ser hecho al precio que lo requiere."

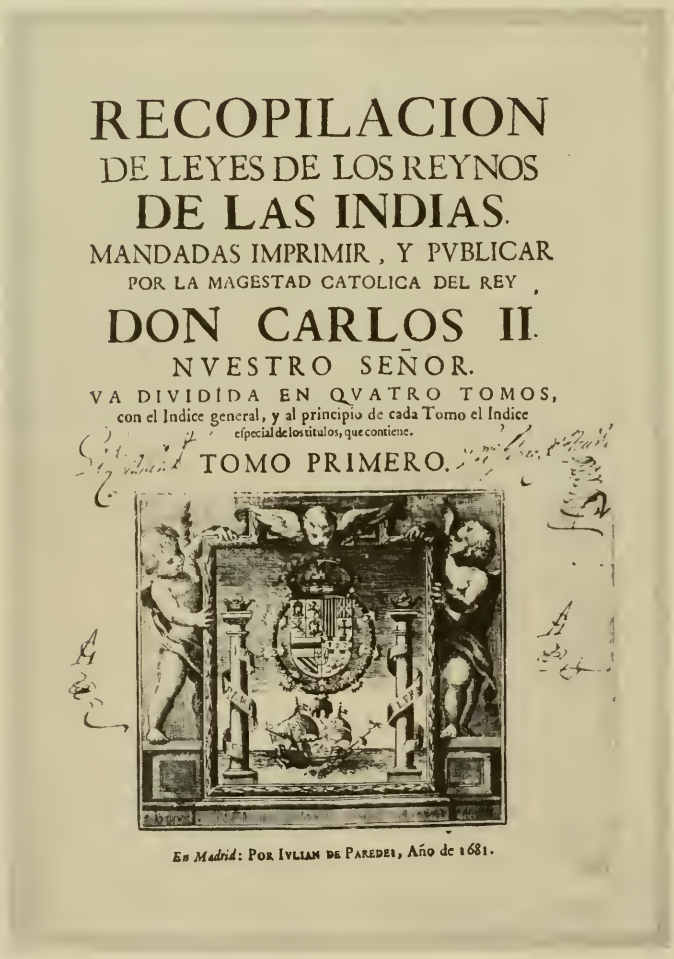
Siguieron intensas semanas de estudio, diseños y experimentaciones para Hewlett. Al final de 6 meses tenía un modelo funcional del sistema de indicadores y del de entrelace, que fueron los aceptados y que sirvieron para la apertura del Canal y su funcionamiento. Son, básicamente, los mismos que han venido siendo empleados desde entonces.

Uno de los últimos modelos de motores selsyn, en miniatura, empleados para indicar la posición de las aletas y tren de aterrizaje en aviones civiles, comerciales y militares.

¿QUE DESEA SABER?

La señora Beverly C. Williams, jefe de la biblioteca de consulta, emplea el aparato de micropelícula que proyecta reproducciones de páginas enteras de periódicos sobre una pantalla para que puedan ser fácilmente leídos.

Primera plana de un antiguo texto español de leyes de los cuales hay una serie que se remonta a casi 3 siglos.



RECOPILACION
DE LEYES DE LOS REYNOS
DE LAS INDIAS.
MANDADAS IMPRIMIR, Y PVBLICAR
POR LA MAGESTAD CATOLICA DEL REY,
DON CARLOS II.
NVESTRO SEÑOR.
VA DIVIDIDA EN QVATRO TOMOS,
con el Indice general, y al principio de cada Tomo el Indice especial de los titulos, que contiene.
TOMO PRIMERO.

En Madrid: Por Ivlian de Paredes, Año de 1681.

¿HABIA luna llena cuando Morgan atacó a Panamá la Vieja?

¿Qué significa la palabra "marú"? Muchos de los barcos que transitan por el Canal llevan la palabra "marú" como parte del nombre.

¿Cuándo fue construido y abierto el Hotel Washington, en el sector Atlántico del Istmo?

Estas son solamente tres de algunas 15,000 referencias y preguntas de investigación que se solicitan anualmente en la Biblioteca de la Zona del Canal. El promedio mensual en la Biblioteca Principal en Ancón es de unas 1,000 preguntas y alrededor de un 60 por ciento de esa cifra representan indagaciones oficiales.

La Sra. Beverly C. Williams es la Jefe Bibliotecaria de Referencias. Preguntas oficiales, preguntas de investigación, preguntas sobre recopilación de Panamá, además de otras que requieren una intensa búsqueda, llegan a su escritorio.

La Sra. Catherine Brown actúa como Ayudante de la Bibliotecaria de Referencias, y la Sra. Alice Turner y la Sra. Verna Winstead son las bibliotecarias suplentes de referencias.

La Biblioteca de la Zona del Canal ha estado contestando preguntas por casi medio siglo. Fue establecida el 24 de agosto de 1914 por el Coronel Goethals como la biblioteca oficial de referencias técnicas para la organización del Canal de Panamá. Los servicios de biblioteca pública fueron incorporados más tarde, pero la misión principal

de la Bibliotecaria de Referencias todavía es la de contestar las preguntas de investigación de la organización del Canal.

Uno de los más viejos y más interesantes libros, con los cuales puede trabajar la Bibliotecaria de Referencias, es un juego de cuatro volumenes de viejas leyes españolas, "Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias," una compilación de leyes impresa en Madrid, España, en 1681 por orden de Su Majestad Católica el Rey Carlos II. Los libros fueron entregados a la Biblioteca de la Zona del Canal por Frank H. Wang, quien antes de jubilarse fue consejero del Gobernador de la Zona del Canal. Los volumenes son de papel muarado hecho a mano, encuadernados en piel, entrelazados en cuero labrado. Las páginas están adornadas con letras iniciales decorativas, la característica de la escritura a mano de antaño y trabajo impreso.

A la derecha la vemos examinando uno de los mapas de la biblioteca, algunos de los cuales datan de 1453. Hay uno sobre lino que es réplica del mapa actualmente en el Museo Británico. Existen también dibujos originales, algunos de épocas del Canal francés y otros que se atribuyen a Jesuítas de Colombia y Venezuela.

A pesar del hecho de que los libros están cerca de la marca de los 3 siglos, todavía son consultados en el curso de trabajo de investigación, debido a que muchas de las leyes que contienen han sido aplicables en Panamá.

La Biblioteca de la Zona del Canal contiene aproximadamente 200,000 artículos, incluyendo alrededor de 135,000 libros, lo mismo que documentos, folletos, revistas sueltas y encuadernadas, mapas, publicaciones de hojas sueltas y manuscritos. Además de este material, la bibliotecaria de referencias tiene un archivo de referencias. Desde que la primera bibliotecaria de referencias fue nombrada en la Biblioteca de la Zona del Canal, cada una ha contribuido con este archivo. Aquí se encuentran las anotaciones de las bibliotecarias de referencias sobre preguntas difíciles y raras que han sido formuladas—y contestadas. Estas contemplan tópicos que no aparecerían en un fichero, como la pregunta de si la luna estaba llena cuando Morgan atacó a Panamá la Vieja.

La respuesta a eso, a propósito, es que es casi probable que la luna estuviera llena, durante el ataque que se produjo en enero de 1671. Un estudio de las fases de la luna de esa fecha indicó que se esperaba la luna llena.

¿Marú? De acuerdo con gente de habla japonesa en Panamá, la palabra significa vuelta, completo, perfecto o circunnavegar. Una de las bibliotecarias de la Zona del Canal encontró por casualidad este significado en una novela que estaba leyendo:

"Así se denominaba a los Castillos en épocas feudales . . . porque se bastaban a sí mismos. Lo propio se da con un barco en alta mar."

Los servicios del Cuerpo de Bibliotecarias de Referencias de la Zona del Canal están a disposición del público de 7:15 a.m. a 4:15 p.m. durante los días de semana, y el servicio de referencias no oficial está disponible de 9:30 a.m. a 8 p.m. de lunes a viernes.

También hay servicio de bibliotecaria suplente de referencias los sábados.

Cualquier persona que tenga una pregunta puede llevarla al cuerpo de indagación de la Biblioteca de la Zona del Canal.

El servicio de referencias, además de satisfacer las necesidades de la organización del Canal de Panamá, presta ayuda a otras agencias de los Estados Unidos en el Istmo, incluyendo a las Fuerzas Armadas y el Departamento de Estado, y proporciona servicio no oficial a los empleados del Gobierno de los Estados Unidos y a las familias y otros residentes del Istmo.

La Biblioteca de la Zona del Canal asume el rol auxiliar de biblioteca elemental, intermedia, secundaria y universitaria en su considerable servicio a los estudiantes y maestros. El servicio de referencias está disponible en las bibliotecas sucursales de la Zona del Canal, lo mismo que en la Biblioteca Principal, en las cuales las bibliotecarias y ayudantes remiten las preguntas a la bibliotecaria de referencias.

La señora Alice Turner, izquierda, ayudante de la bibliotecaria de consulta y la señora Verna Winstead, bibliotecaria de servicios generales.

HISTORIA DEL CANAL

Hace 50 Años

LOS PLANES para la construcción de un túnel para cruzar el Canal después de su terminación, fueron abandonados debido al costo.

La renuncia de Maurice H. Thatcher como miembro de la Comisión del Canal Istmeño y jefe del Departamento de la Administración Civil, fue enviada a Washington para ser efectiva el 8 de agosto.

Los derrumbes en la sección del Corte Culebra comenzaron a producirse en forma poco normal. Desde el 5 de febrero, cuando ocurrió un gran derrumbe, se registraron cinco movimientos diferentes, cada uno de los cuales levantó el fondo del Canal, destruyó vías de construcción, y, en algunos casos, dañó equipo.

Hace 25 Años

UN CAMARERO de 1 año de edad estaba en la tripulación del barco escandinavo *Rena*, que pasó por el Canal en viaje de Manila a Nueva Orleans. Su padre era el capitán del barco, su madre fue contratada como camarera y otro de sus hijos, de 7 años de edad, también fue llevado como camarero.

Un informe del Departamento de la Armada al Comité de la Marina Mercante de la Cámara se opuso a la construcción de un canal por Nicaragua, recomendando un estudio más extenso del proyecto de 1 billón de dólares. Voceros del Departamento de Comercio y de Guerra y de la Comisión Marítima Federal se expresaron en la misma forma.

Hace 10 Años

Una copia de la película "Operation Doorstep," mostrando una reciente explosión atómica y sus efectos en dos casas durante unas pruebas en Nevada, fue recibida para ser exhibida en una serie de reuniones locales de la Defensa Civil.

Las oficinas principales de la División de Esclusas fueron trasladadas del Edificio Administrativo a sus antiguas oficinas en las Esclusas de Pedro Miguel.

Hace 1 Año

LOS PASAJEROS que desembarcaron del transatlántico neozelandés *Rangitiki* estuvieron entre los primeros visitantes a la Zona del Canal que llegaban por barco que fueron recibidos por miembros del nuevo Servicio de Guías de la Zona del Canal.

La Dirección de Personal fue reorganizada con el objeto de proporcionar el personal y la organización necesaria para enfrentarse al impacto de nuevos programas poniendo en ejecución Ordenes Ejecutivas relacionadas con la Cooperación Empleado-Patronal y Tramitación de Recursos Apelativos de Empleados, desarrollar estudios para mejor utilización del empleado, mejorar la administración de los programas regulares del personal, y suministrar el personal capacitado para mejor planeamiento y coordinación entre las dependencias gubernamentales.

FORMULARIO PARA SUSCRIPCION

(Llene el formulario siguiente y remítalo al Apartado "M," Balboa Heights, Zona del Canal con la suma de un dólar ($1.00) preferiblemente en giro postal y recibirá la edición en español del REVIEW del Canal de Panamá por todo 1 año.)

Nombre _____

Dirección _____

Ciudad _____

COMO EL REVIEW es actualmente distribuido gratuitamente a todos los empleados de la organización, ya no es puesto a la venta pública en sitio alguno, lo que dificulta su obtención por parte de quienes desearen adquirirlo. Es en consideración a esta circunstancia que imprimimos aquí el cupón para facilidad de quienes desearen suscribirse y asegurarse así de obtenerlo mensualmente.

JUBILACIONES

EMPLEADOS que se jubilaron en el mes de mayo, con el título de sus posiciones al jubilarse y el tiempo de servicio:

Amariz Camarena, Carpintero, División de Terminales, Sector Atlántico; 13 años, 11 meses, 12 días.

Alexander Centeno, Clasificador de Chatarra, División de Abastos, Sector Pacífico; 31 años, 4 días.

Cristino Chifundo, Guardia, División de Terminales, Sector Atlántico; 16 años, 8 meses, 22 días.

Wilbur J. Dockery, Primer Capataz, Suministro de Combustibles Líquidos, División de Terminales, Sector Atlántico; 34 años, 8 meses, 27 días.

James D. Dunaway, Superintendente, Ramo de Finanzas, División de Correos, Sector Pacífico; 29 años, 1 mes, 28 días.

Cyril L. Edghill, Guardia, División de Terminales, Sector Atlántico; 44 años, 8 meses, 21 días.

Rupert R. Foster, Capataz Cortador a Llama de Gas, División de Abastos, Sector Pacífico; 33 años, 5 meses, 11 días.

Jonathan Harris, Marcador de Carga, División de Terminales, Sector Atlántico; 16 años, 8 meses, 13 días.

León V. Heim, Inspector de Aduana, División de Aduanas, Sector Atlántico; 15 años, 8 meses, 29 días.

Arthur J. Hunter, Encuadernador, Imprenta, Sector Atlántico; 37 años, 4 meses, 6 días.

James R. Johnston, Contador, Contaduría, Sector Pacífico; 29 años, 4 meses, 27 días.

Albert King, Capataz Marinero, División de Navegación, Sector Atlántico; 23 años, 15 días.

John D. Lowe, Capataz General (Operaciones de Atraque y Desatraque), División de Navegación, Sector Atlántico; 12 años, 4 meses, 29 días.

Sra. Marguerite Maphis, Oficinista Encargada Formularios de Nombramientos, Dirección de Personal; 19 años, 1 mes, 18 días.

Thomas Marial, Guardia, División de Terminales, Sector Atlántico; 37 años, 7 meses, 10 días.

Lyle B. Morau, Sargento Policía, División de Policía, Sector Pacífico; 18 años, 3 meses, 24 días.

Frederick O. Roland, Maestro de Escuela Secundaria, División de Escuelas, Sector Atlántico; 23 años, 5 meses, 7 días.

Walter T. Schapow, Capataz Mecánico Tornero, División Industrial, Sector Pacífico; 26 años, 9 meses, 5 días.

Robert J. Sieler, Encargado de Ventanilla, División de Correos, Sector Pacífico; 11 años, 8 meses, 3 días.

Channan Singh, Estibador, División de Terminales, Sector Atlántico; 33 años, 6 meses, 18 días.

Freddie S. Southerland, Oficinista, Cuartel de Policía, División de Policía, Sector Pacífico; 23 años, 9 meses, 1 día.

Srta. Emily M. Thomas, Planchadora de Vestidos, División de Abastos, Sector Pacífico; 21 años, 9 meses, 17 días.

Leonard A. Thompson, Estibador, División de Terminales, Sector Atlántico; 15 años, 11 meses, 24 días.

Robert Van Wagner, Jefe, Ramo de Servicio a Empleados, Dirección de Personal; 24 años, 4 meses, 15 días.

Joel Williams, Operario de Montacargas, División de Terminales, Sector Atlántico; 43 años, 28 días.

ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

40

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Eugene G. Wilson
Obrero

30

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Anthony J. Kucikas
Capataz Ebanista
William S. Walston
Operario, Draga de Cucharón
Marco Adonía
Ayudante Electricista
Robert Bennett
Pintor

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Ignatious F. Prince
Encargado de Existencias

DIRECCION DE MARINA

Leonard Wolford
Subjefe Contralor de Tráfico Marítimo
Cyril A. David
Capataz Pintor
Ripton J. Evelyn
Ayudante General

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

Laurie G. Ashby
Reparador de Equipo Automotriz
Horace Lewis
Verificador de Carga

20

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

William J. Monzón
Inspector de Aduanas
Herbert L. Clark
Oficinista

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Patrick A. Alexis
Ayudante Reparador de Central Telefónica
B. A. Beluche
Técnico de Topografía
Douglas Kelly
Lubricador (Aguilón de Grúa—Equipo Flotante)
Isaiah MacFarlane
Marinero
Rafael Rodríguez M.
Marinero
Hiram L. Smith
Techero

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Ramón G. Caballero
Auxiliar de Enfermería (Medicina General y Cirugía)
Nina I. Mitchell
Auxiliar de Enfermería (Medicina General y Cirugía)
Valentín Navarro
Cocinero
D. C. Samaniego
Técnico Médico (Química)

DIRECCION DE MARINA

Joseph M. Bateman
Capataz Operario de Esclusas (Mecánico Tornero)
Víctor H. May, Jr.
Contralor de Tráfico Marítimo
Rex Víctor Sellens
Capataz Operario de Esclusas (Mecánico Tornero)
Rafael Alvarenga
Pasabarcos
José A. Avalos
Pasabarcos
Matilde Beltrán
Ayudante Operario de Esclusas
J. de la C. Dutary
Botero
Sylvester N. Francis
Operario de Lancha
Charles Hazlewood
Pasabarcos
B. Hernández
Pasabarcos
Ferdinand L. Laurie
Ayudante Operario de Esclusas
Aurelio Newball
Oficinista
Manuel S. Ponce
Capataz Encargado de Mantenimiento
Pablo Ramos
Botero
Sydney J. Richardson
Pasabarcos
Joaquín P. Ruiz
Marinero (Lancha)
Zephaniah E. Scott
Pasabarcos

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Asla L. Bennett
Mozo de Oficio
Alice A. Bonnick
Vendedora (Jefe de Sección)
Eldica Cumberbatch
Ayudante Panadero
José A. del Cid
Obrero (Trabajos Pesados)
George L. Douglas
Conductor de Camión
Mildred R. Henry
Encargado de Anaqueles, Sección de Comestibles
Clinton A. Lewis
Trabajador de Planta Elaboradora de Leche
Hasborn J. Lindo
Almacenero
Maud Irene Lynch
Oficinista (Registro del Inventario)
Joseph Rankin
Guardia
Ivy Sealey
Encargado de Anaqueles, Sección de Comestibles
Prince A. Spencer
Jefe de Almacén

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

Margaret M. Dietz
Oficinista (Contabilidad)
F. P. McLaughlin, Jr.
Capataz Ayudante Despachador de Combustibles Líquidos (Muelles)
Alphonso Bell
Oficinista
Oscar A. Lowe
Capataz Estibador (Muelles)
Marcelino Morales
Cuidador de Calderas
Leopoldo A. Murillo
Pasacables

ASCENSOS Y TRASLADOS

EMPLEADOS que han sido ascendidos o trasladados entre las fechas del 5 de mayo al 5 de junio aparecen en la lista a continuación. Ascensos dentro del mismo grado y reclasificación no aparecen.

OFICINA DE SEGURIDAD INTERNA

Ivan D. Hilliard, Subjefe Especialista en Seguridad (General) (Subdirector de la Oficina de Seguridad Interna) a Funcionario de Seguridad (Subdirector de la Oficina de Seguridad Interna).

Frank Wilder, Especialista en Seguridad (General) a Especialista en Seguridad.

ADMINISTRACION

Reinaldo Pérez, Mensajero a Mensajero (Conductor de Vehículos a Motor).

Carol L. Vidaurri, Maestra Substituta, División de Escuelas, a Oficinista (Traductora).

Howard J. Toland, Policía Raso a Sargento de Policía, División de Policía.

Carlos A. Díaz, Conductor de Camión, División de Dragas, a Guardia de Detención, División de Policía.

Frank Berry, Inspector, Protección contra Incendio, a Sargento, Cuerpo de Bomberos.

Marguerite C. Arens, Oficinista Ayudante, a Ayudante de Servicios Administrativos, Biblioteca de la Zona del Canal.

División de Aduana

Daniel L. Jenkins, Policía Raso, División de Policía, a Guardia de Aduana.

Joseph F. Dolan, Charles R. Soukup, Guardia de Aduana, a Inspector, Represión de Contrabando.

División de Escuelas

Lucille E. Tortenson, Maestra Substituta a Maestra de Escuela Primaria (Escuelas Estadounidenses).

Ariosto E. Ardila, Maestro Substituto, Escuelas Latinoamericanas, a Maestro de Segundo Ciclo, Escuelas Latinoamericanas.

Wilfred E. Layne, Maestro Substituto, Escuelas Latinoamericanas, a Maestro de Segundo Ciclo, Escuelas Latinoamericanas.

Alcides Bernal, Charlotte A. Toussaint, Maestro Substituto, Escuelas Estadounidenses, a Maestro Provisional, Escuelas Latinoamericanas.

Allan B. Forte, Jr., Maestro (Trabajo Eventual), Escuelas Latinoamericanas, a Maestro Provisional, Escuelas Latinoamericanas.

Colón Guardia, Sergio A. Ruíz, Luis P. Sealy, Julio C. Sinclair, Maestro Substituto, Escuelas Latinoamericanas, a Maestro Provisional, Escuelas Latinoamericanas.

Annette P. Córdova, Millicent F. Forcheney, Juan Phillips, Luis P. Sealy, Maestro Substituto, Escuelas Latinoamericanas, a Maestro de Escuela Intermedia, Escuelas Latinoamericanas.

Bridget A. Hogan, Alba E. Sosa, Shailer J. Yearwood, Maestro Substituto, Escuelas Latinoamericanas, a Maestro de Escuela Primaria, Escuelas Latinoamericanas.

Yuda Morhaim, Thelma E. Osorio, Maestra Substituta, Escuelas Latinoamericanas, a Maestra (Trabajo Eventual) Escuelas Latinoamericanas.

Ivonne M. Frederick, Constance A. Gallop, Maestra Substituta, Escuelas Latinoamericanas, a Maestra de Escuela Primaria y Maestra Substituta, Escuelas Latinoamericanas.

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

División de Electricidad

Lester H. Fennel, Metereólogo (General), a Metereólogo (Climatología).

Lucío Góndola, Marinero, División de Dragas, a Encargado de Mantenimiento.

Claude S. Brathwaite, Jr., Aseador y Camarero (Especial), a Obrero (Trabajos Pesados) y Camarero (Especial).

Charles J. Connor, Piloto, Draga de Cucharón, a Capitán, Barcaza de Perforación.

Conrad L. Jarvis, Obrero (Trabajos Pesados), a Mensajero.

Vilando B. Wynter, Ayudante Aparejador, División Industrial, a Obrero (Trabajos Pesados).

George Parris, Clasificador de Chatarra, División de Abastos a Ayudante General.

Numan H. Vásquez, Ingeniero Eléctrico (Equipo), a Ingeniero Eléctrico (Sistemas de Energía).

Manuel López, Técnico de Ingeniería Electricidad), a Técnico de Ingeniería Eléctrica.

Ricardo A. Young, Auxiliar de Recopilación Cartográfica, a Técnico de Cartografía.

Julio Jiménez, Conductor de Camión, a Mensajero (Conductor de Vehículos a Motor).

División de Mantenimiento

Richard E. Parker, Operario de Maquinaria (Portátil y Levadiza), a Capataz de Maquinaria (Portátil y Levadiza).

Clarence W. Dougherty, Operario de Locomotora de Remolque, División de Esclusas, a Operario de Maquinaria (Portátil y Levadiza).

Harold A. Walker, Lubricador, a Operario de Planta de Refrigeración y Acondicionamiento de Aire.

Osvaldo Araúz, Ayudante Planchista, a Techero.

Gilberto Budil, Conductor de Camión, a Techero.

Henry G. Fergus, Ayudante Mecánico Tornero (Mantenimiento), a Lubricador.

Nicomedes Hidalgo, Obrero, a Trabajador en Cemento y Asfalto.

José F. Flores, Obrero, a Ayudante Mecánico Tornero (Mantenimiento).

Joseph E. Brown, Obrero, a Obrero (Trabajos Pesados).

James D. Maloney, Aseador, a Obrero..

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Mary B. Egolf, Estenógrafa a Secretaria (Estenógrafa), Oficina del Director.

Pedro Pérez, Encargado de Existencias, División de Abastos, a Oficinista Guardalmacén, Hospital de Coco Solo.

Mary F. Rose, Enfermera (Cirugía), a Jefe Enfermera (Cirugía).

Charlene C. Johnson, Ayudante Dental (Restauración), a Ayudante Dental (General).

José A. Matos, Conductor de Camión, a Auxiliar Médico (Ambulancia).

División de Medicina Veterinaria

Dr. Louis Fink, Dr. Kenneth C. Zimmerman, Veterinario (Salud Pública), a Veterinario.

Dr. Robert D. Wallace, Veterinario (Clínica), a Veterinario.

Dr. Nathan B. Gale, Jr., Veterinario (Laboratorio), a Veterinario.

División de Medicina Preventiva y Cuarentena

Adele V. Argo, Enfermera (Obstetricia)—Hospital de Coco Solo, a Jefe Enfermera (General).

Maxine G. Davis, Mecanógrafa de la División de Esclusas.

División de Sanidad

Adal S. Dawes, Obrero, División de Mantenimiento, a Obrero (Erradicación de Plagas).

DIRECCION DE MARINA

División de Navegación

Ivan N. Hardy, Marinero, a Capataz Marinero.

Oscar A. Jones, Pasabarcos, a Marinero.

Gordon L. Mesquita, Aseador, a Pasabarcos.

Damián Gill, Jr., Encargado de Mostrador, División de Abastos, a Obrero (Trabajos Pesados).

Earl W. Worrell, Mecanógrafo, División de Mantenimiento, a Oficinista.

División Industrial

Walter G. Brown, Inspector de Balanzas y Medidores de Aceite, a Capataz Mecánico Tornero.

Joseph F. Green, Domingo D. Hinds, Robert E. Holland, John L. Irwin, Gust E. Rosene, Ingeniero de Turno (Mecánico), División de Electricidad, a Mecánico Tornero (Naútico).

Candelario Pineda, Capataz Pintor (Mantenimiento), a Pintor.

Owen E. Christopher, Pintor (Mantenimiento), a Pintor Capataz (Mantenimiento).

Roberto Carrasco, Operario de Máquina Embaladora de Chatarra, División de Abastos, a Ayudante Aparejador.

Guillermo Villarreal, Obrero, (Trabajos Pesados), División de Abastos, a Pintor (Mantenimiento).

Herman Brown, Ayudante Aparejador, a Encargado de Gancho de Grúa.

Juan Garcés, Ayudante Operario de Esclusas, a Ayudante General.

Gladstone E. Casís, Vincent C. Lashley, Robert A. Lord, Hugh L. Reid, Oficinista a Apuntador de Tiempo.

División de Esclusas

Denton W. Broad, Daniel P. Kiley, Nils W. Jonson, Operario de la Caseta de Control, a Capataz General (Operario de las Esclusas).

Robert V. Dean, Capataz Operario de Esclusas (Electricista), a Operario de la Caseta de Control.

Elbert T. Chappell, Jr., Soldador, División de Mantenimiento, a Soldador.

Edward B. House, Aforador de Combustibles, División de Terminales, a Guardia.

Rowland R. Hayward, Guardia, a Operario de Locomotora de Remolque.

James A. Jones, Marcos F. Rueda, Pintor, a Capataz Pintor.

Adolphus A. Stewart, Carpintero de Mantenimiento a Carpintero.

Cayetano De Hoyos, Marcos Smith, Pasabarcos a Ayudante Operario de Esclusas.

CONTRALORIA

Donald J. Bowen, Subjefe Contador, a Subjefe Contador de Operaciones (Jefe

de la Sección de Cuentas por Cobrar y Pagar), Contaduría.

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

División de Abastos

John P. Corrigan III, Subjefe de Almacenaje, Sección de Almacenaje, a Encargado del Movimiento de Mercancía Artículos para el Hogar), Oficina del Gerente General.

Robert C. Meehan, Subgerente del Almacén, Oficina del Gerente General a Subjefe del Almacenaje, Sección de Almacenaje.

Edward L. Lowe, Gerente de Almacén, a Gerente de Restaurante.

Rae N. Ebdon, Escrutador de Reclamos de Pérdidas y Averías de Transporte, a Ayudante de Contabilidad.

Margaret M. Larrison, Vendedora, a Escrutadora de Comprobantes.

Winston M. Haye, Capataz Operario de Montacargas, a Subjefe Oficinista Guardalmacén.

John H. Francis, Oficinista, a Oficinista (Contabilidad).

Alfred A. Robinson, Mozo de Oficio, a Almacenero.

Christiana Cragwell, Pinche, a Vendedora.

Carlton Dawkins, Obrero (Trabajos Pesados), a Almacenero.

Sislin Lindsay, Planchadora de Ropa Lisa, a Planchadora de Camisas.

División de Servicios Comunales

Norman N. Bonick, Primer Capataz (Predios), a Capataz General (Predios).

Roderick L. Hart, Oficinista, Correos y Archivos, a Oficinista.

Edward B. Webster, Ayudante de Contabilidad, a Ayudante de Proyectos de Urbanización.

DIRECCION DE TRANSPORTES Y TERMINALES

Barbara Berkowitz, Estenógrafa, a Oficinista Ayudante (Estenografía), División de Transporte Marítimo, Nueva Orleans, Luisiana.

División de Terminales

Donald C. Parker, Robert H. Rathgeber, Despachador de Combustibles Líquidos, a Primer Capataz, Operaciones de Suministro de Combustibles Líquidos.

Cedric F. Gittens, Mecanógrafo, a Oficinista (Asuntos de Personal) Mecanografía).

Teófilo Bryan, Marinero, División de Dragas, a Guardia.

Félix P. Baltodano, Santiago Castillo, Celio Cedeño, Eduardo López, Joseph Price, Florentino Sánchez, Juan A. Vega, Obrero de Muelles, a Estibador.

Harry Gayle, Obrero de Muelles, a Carpintero de Mantenimiento.

Alfred Davidson, Glenn H. Durant, Carl R. Kinsman, Calvin A. Phillips, Santiago Sanguillén, Gerald A. Small, Clemente E. Stevens, Marcador de Carga, a Verificador.

Hurut Sheldon, Frederick R. White, Mozo de Oficio, División de Abastos, a Marcador de Carga.

Roberto N. Hall, Frances A. Jolliffe, Mozo de Oficio, División de Abastos, a Marcador de Carga.

Carlos Grenald, Camarero, División de Abastos, a Ayudante de Despacho de Combustibles Líquidos (Muelles).

División de Ferrocarril

Ralph L. Davis, Conductor, Vía Férrea y Patio de Ferrocarril, a Conductor (Vía Férrea y Patio de Ferrocarril) y Despachador de Trenes.

(*Viene de la página 5*)

rior del tubo se prepara especialmente con carboloy incrustado y se le barrena en la roca a 8 o 10 pies con taladros poderosos. Luego se le refuerza con acero y rellena con concreto.

Casi la mitad de los 50 faros de soportes de madera han sido así reemplazados desde 1960. El costo de instalación de faros de acero es de como $1,500 y se calcula que duren a lo menos 20 años. Los faros de madera cuestan como $3,000 y duran solamente 10 años.

Algunas boyas y faros tienen números quebrados como 60½ o 60¼. Se trata de señales suplementarias que han sido instaladas en áreas críticas.

El vidrio rojo absorbe aproximadamente el 60 por ciento de la luz con la resultante reducción de como 30 por ciento en visibilidad. Pero aún así el fanal de luz alcanza una distancia mínima—en buen tiempo—de 5 millas.

La Sección de Facilidades a la Navegación es, desde 1957, una dependencia de la División de Dragas y cuenta con 82 funcionarios permanentes y unos 30 que forman las tripulaciones.

OTROS ASCENSOS en que no ha variado el título de la posición:

William E. LeBrun, Subjefe Especialista en Seguridad, Oficina de Seguridad Interna.

Horace F. Jenner, Encargado del Movimiento de Mercancía (Artículos para el Hogar), División de Abastos, Oficina del Gerente General.

Robert J. Saarinen, Subgerente de la Casa de Huéspedes, División de Abastos, Sección de Centros de Servicios Comunales.

Gerald H. Halsall, Ayudante de Proyectos de Urbanización, División de Servicios Comunales.

Mazie C. Schwarzrock, Intérprete (Estenógrafa), Oficina de Seguridad Interna.

Dorothy H. Benny, Subjefe de Servicios de Oficina (Mecanografía), División de Ingeniería.

Betty M. Rathgeber, Archivera, Oficina de Seguridad Interna.

Alice M. Turner, Verna S. Winstead, Bibliotecaria, Biblioteca de la Zona del Canal.

Dora M. McIlhenny, Ayudante Bibliotecaria, Biblioteca de la Zona del Canal.

Eugene L. Buonviri, Irma V. Pasco, Oficinista, Sección de Nóminas, Contaduría.

Lloyd E. White, Oficinista, División Industrial.

John Lawrence, Oficinista, División de Mantenimiento.

Luis Fierro, Ayudante de Topografía, División de Ingeniería.

Juan González, Charles M. Inniss, Apuntador de Tiempo, División Industrial.

Norma M. Jones, Pauline S. Landers, Operaria de Perforadora, Contaduría.

(*Viene de la página 6*)

gación de la *Manta* y la *Mola*, las dos nuevas lanchas de puerto. Los hombres tenían una razón de estar orgullosos. Ellos habían construido las lanchas de proa a popa—y con la excepción de las maquinarias Diesel, fueron responsables por cada tornillo, cada clavo, y cada capa de pintura.

Otras dos lanchas de puerto se están construyendo ahora en Gamboa. Ellas son el *Tarpón* y *Lark*, ambas de la División de Navegación, que deberán entrar en servicio el próximo año.

Bajo la dirección de Kenneth Bailey, un experto constructor de buques con muchos años de experiencia con el Canal de Panamá, los miembros del Taller de Lanchas tienen también a su cargo la reconstrucción y reparaciones necesarias de todo el equipo pequeño flotante del Canal de Panamá. Ellos tienen algunas nuevas ideas—tales como la de construir una lancha con lo de arriba hacia abajo—y las están poniendo en práctica. Este método, que puede ser comparado con la construcción de una casa comenzando por el techo.

(*Viene de la página 8*)

subalternos suyos en circunstancias en que quedaran sujetos a críticas.

Sin ser austero ni apegado a la rutina, el Capitán Jack realizaba sus correrías de inspección sin preocuparse del reloj. De día o de noche visitaba las cuadrillas de obreros, en sus sitios de trabajo, o a los hospitalizados o—en el día de Navidad—yendo personalmente a ofrecerle sus felicitaciones a quienes estaban trabajando ese día.

"Prefiero el trabajo a la ociosidad," dice con una risotada sonora y plena de bonomía. "Este Canal fue hecho para ayudar a la navegación y no creo que llene su cometido en solo 8 horas diarias y 5 días a la semana. El comercio marítimo no opera así. Y como yo pertenezco al mundo de la navegación, tampoco me sujeto a ese horario."

El Capitán Jack ha recibido numerosas cartas elogiosas de los navieros que atestiguan su aprecio por el esfuerzo del Canal en servirles. La de Ralph B. Dewey, Presidente de la Pacific American Steamship Association, es típica:

"Mi corta permanencia en Panamá renovó una vez más el alto aprecio que me merece el excelente trabajo realizado no solo por su despacho sino por toda la gerencia del Canal en el despacho de naves. Es realmente revelador conocer toda la operación con los propios ojos."

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6274

NAVEGACION

Carga Record

EL CARBONERO *Nagano* transportó hacia el Sur un cargamento de carbón que estableció una nueva marca cuando transitó el Canal en mayo. La nave llevaba 45,809 toneladas brutas de carbón, embarcadas en Hampton Road, donde se indicó que constituía nuevo *record* para un solo embarque. La carga necesitó 815 vagones de ferrocarril para ser transportada. De haber estado todos juntos eso hubiese constituido un tren de 6 millas de largo.

El *Nagano* mide 757 pies de longitud por 102 de baos y estaba en su viaje inicial con carbón metalúrgico de alto grado consignado a la Planta de Acero y Hierro Fuji. Sus armadores son la Oswego Ocean Carriers, Limitada, pero la nave es operada por la Marine Transport Line, Inc. y está matriculada en Liberia. Wilford & McKay, sus agentes locales, declararon que debe estar de regreso del Perú, donde embarcará mineral de hierro para Baltimore, a mediados de julio. El *Nagano* puede transportar más de 51,000 toneladas brutas de carga conforme al desplazamiento permisible en el Canal de Panamá de 37 pies.

Buque-cisterna "Seatown."

TRANSITO DE NAVES DE ALTO CALADO EN MAYO

	1963	1962
Mercantes	988	984
Gobierno de los EE. UU.	24	16
Gratis	8	11
Total	1,020	1,011
PEAJES *		
Comerciales	$4,993,868	$5,124,471
Gobierno de los EE. UU.	117,173	95,265
Total	$5,111,041	$5,219,736
CARGA**		
Comerciales	5,722,332	6,057,628
Gobierno de los EE. UU.	91,452	126,131
Gratis	49,264	58,341
Total	5,863,048	6,242,100

*Incluye los peajes de todas las embarcaciones, pequeñas y de alta mar.

**Cifras de la carga están en toneladas brutas.

Pequeño, Pero Activo

UNO DE LOS mejores clientes que el Canal de Panamá tiene en estos días es el pequeño barco cisterna de 183 pies *Seatown* que transita hacia el norte un día y hacia el sur al siguiente con la regularidad de un ferry. Desde el 14 de junio de 1962 cuando el barco comenzó la travesía del Atlántico al Pacífico, el *Seatown* ha realizado casi 100 tránsitos. Durante el mes de mayo el itinerario fue aumentado y el *Seatown* hizo 25 tránsitos en ese solo mes. El pequeño barco cisterna es, sin duda alguna, uno de los más probables candidatos para la placa del mejor cliente del año, concedida anualmente por el Canal de Panamá.

Este barco cisterna no solo pasa por el Canal más que cualquier otro barco; recibe un tratamiento de preferencia cuando lleva gasolina de alto octanaje. Esto significa que está en la lista de preferencia de los que tienen vía libre en el corte en igualdad de condiciones con los grandes barcos de 650 pies.

El *Seatown* trabaja para la Refinería Panamá y carga petróleo y otros productos derivados en Bahía Las Minas para entregarlos en Balboa. El barco tiene una eslora de 183 pies y un tonelaje neto del Canal de Panamá de 357 toneladas. Esto significa que paga alrededor de $240 en peajes cuando está en lastre y alrededor de $320 cuando está cargado.

Cargamento de Sal Por el Mar

CUALQUIER cargamento puede ser llevado en bultos en estos días, según parece—aun la sal. Se espera que el *Argyll*, de 53,090 toneladas, el mayor carguero de sal en el mundo, haga un viaje por el Canal durante el mes de agosto. Aunque el enorme barco fue diseñado para cargar sal desde México hasta el Noroeste del Pacífico, puede ser utilizado para cargamentos de bultos secos tales como mena, carbón y grano. El petróleo podría ser llevado en los barcos cisternas usados normalmente para lastre.

El barco está equipado con equipo para descargar el cual opera con cucharón gemelo de descarga por debajo, grúa móvil y una correa transportadora colocada en la cubierta principal. El puente está situado a la derecha de la proa y la maquinaria principal en la popa, con bodegas y equipo para manejar la carga en el medio. Con la excepción del antiguo Sinclair Petrolore, el *Argyll*, con un bao de 106 pies, será uno de los barcos más anchos que jamás hayan transitado por el Canal.

Nuevo Carguero Chino

LA MOTONAVE *Orienta Venus*, construida en los astilleros franceses fue entregada recientemente a sus armadores la Orient Overseas Line, Inc. y realizó su viaje inicial a través del Canal en mayo, rumbo a Formosa. Wilford & McKay, agentes locales de esa línea naviera, declararon que la nueva unidad se sumará a las otras que cubren la ruta Lejano Oriente-Nueva York.

Nuevo Barco con Bandera de Panamá

UN FAMOSO viejo barco de tropas que realizó numerosos viajes a través del Canal durante la última guerra, está ahora enarbolando la bandera de Panamá. Se trata del antiguo *Noordam*, un navío de pasajeros y de carga de 10,000 toneladas, vendido recientemente a la Compañía de Navegación Cielomar de Panamá por la Holland America Line. Durante la II Guerra Mundial, el *Noordam* llevó a más de 70,000 tropas y equipo aliados. El barco ha mantenido recientemente un servicio directo entre Rotterdam y Nueva York junto con el *Westeram*, para 150 pasajeros y alrededor de 7,500 toneladas de carga.